



**Conférence
des Nations Unies
sur le commerce
et le développement**

Distr.
GENERALE

TD/B/CN.4/GE.2/10
5 décembre 1995

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

Groupe intergouvernemental conjoint CNUCED/OMI
d'experts des privilèges et hypothèque
maritimes et des questions connexes
Neuvième session
Genève, 2 décembre 1996

**RAPPORT DU GROUPE INTERGOUVERNEMENTAL CONJOINT CNUCED/OMI D'EXPERTS
DES PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES ET DES QUESTIONS CONNEXES
SUR SA HUITIEME SESSION**

tenue au siège de l'OMI, à Londres,
les 9 et 10 octobre 1995

Le rapport ci-joint (JIVE(VII)/7) */ porte sur la huitième session du
Groupe intergouvernemental conjoint CNUCED/OMI d'experts des privilèges et
hypothèques maritimes et des questions connexes.

*/ Egalement distribué par l'OMI sous la cote LEG/MLM/37.

Distr.
GENERALE

JIGE(VIII)7
8 novembre 1995

Original : ANGLAIS

Groupe intergouvernemental conjoint d'experts des privilèges et hypothèques maritimes
et des questions connexes

Huitième session

Londres, 9-10 octobre 1995

**RAPPORT DU GROUPE INTERGOUVERNEMENTAL CONJOINT D'EXPERTS
DES PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES ET DES QUESTIONS
CONNEXES SUR LES TRAVAUX DE SA HUITIEME SESSION**

TABLE DES MATIERES

Chapitre	Paragraphes
Introduction	1-5
I Examen d'une éventuelle révision de la Convention internationale de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer (point 3 de l'ordre du jour)	6-10
II Questions d'organisation	11-21

Annexes

- I Rapport sur les travaux du Groupe de session
- II Rapport du Président du Groupe de travail informel sur l'article premier

INTRODUCTION

1 Le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts des privilèges et hypothèques maritimes et des questions connexes (JIGE), créé par l'Organisation maritime internationale (OMI) et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), a tenu sa huitième session à l'Organisation maritime internationale, à Londres, les 9 et 10 octobre 1995.

2 Au cours de cette session, le Groupe plénier de session a tenu 2 séances plénières et 4 séances informelles. Le présent rapport rend compte des débats menés lors de ces séances.

Déclarations liminaires

3 Le Secrétaire général de l'OMI, prenant la parole au nom de l'OMI et du Secrétaire général de la CNUCED, a souhaité la bienvenue aux participants à la réunion et s'est félicité du résultat remarquable auquel le Groupe était parvenu à sa session précédente tenue à Genève en acceptant de travailler sur le texte de base d'une nouvelle convention sur la saisie conservatoire.

4 Il a aussi souligné l'importance de la coopération entre l'OMI et la CNUCED dans le domaine des privilèges et hypothèques maritimes. Il a indiqué que cette coopération devait être considérée comme la preuve de la volonté résolue des deux organes de l'ONU de parvenir à unifier le droit maritime international pour ce qui était des questions capitales pour la communauté maritime. Cette volonté connaîtrait véritablement un heureux aboutissement si les traités élaborés par le Groupe étaient largement acceptés.

5 A cet égard, le Secrétaire général a déclaré que les conditions de l'entrée en vigueur de la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes devaient être réunies dès que possible. L'action gouvernementale à ce sujet compléterait de manière décisive les travaux du JIGE consacrés à une nouvelle convention sur la saisie conservatoire.

Chapitre I

EXAMEN D'UNE EVENTUELLE REVISION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1952 POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES DE MER

(Point 3 de l'ordre du jour)

6 Pour examiner ce point, le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts disposait de la documentation suivante :

"Examen d'une éventuelle révision de la Convention internationale de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer" - Note des Secrétariats de l'OMI et de la CNUCED (LEG/MLM/32-JIGE(VIII)/2-TD/B/CN.4/GE.2/5);

Document présenté par l'Association internationale des ports (IAPH) (LEG/MLM/33-JIGE(VIII)/3-TD/B/CN.4/GE.2/6);

Communication de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) (LEG/MLM/34-JIGE(VIII)/4-TD/B/CN.4/GE.2/7);

Document présenté par l'Association internationale des approvisionneurs de navires (ISSA) (LEG/MLM/35-JIGE(VIII)/5-TD/B/CN.4/GE.2/8);

Communication de l'Institute of International Container Lessors (IICL) (LEG/MLM/36-JIGE(VIII)/6-TD/B/CN.4/GE.2/9)

Examen du point 3 de l'ordre du jour au Groupe plénier de session

7 A sa séance plénière d'ouverture, le Groupe intergouvernemental conjoint a décidé de constituer un groupe informel plénier de session qui examinerait le point 3 de l'ordre du jour.

8 Le Groupe de session a décidé de fonder ses délibérations sur un texte révisé du projet d'articles d'une convention sur la saisie conservatoire des navires, établi par les Secrétariats de l'OMI et de la CNUCED (JIGE VIII/2). Le Groupe a apporté plusieurs modifications au projet de texte et a décidé de l'examiner à nouveau à sa session suivante. Un petit groupe de travail a été créé et chargé de veiller à ce que toutes les créances garanties par un privilège maritime en vertu de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes soient incluses dans la liste des créances maritimes.

9 A sa dernière session, le 12 octobre 1995, le Groupe plénier de session a adopté son projet de rapport au Groupe conjoint d'experts (JIGE (VIII)/WP.1).

Mesures prises par le Groupe intergouvernemental d'experts

10 A sa séance plénière de clôture, le 12 octobre 1995, le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts a approuvé le rapport du Groupe plénier de session et a décidé de joindre le rapport du Groupe de session à son propre rapport (voir annexe I ci-après).

Chapitre II

QUESTIONS D'ORGANISATION

A. Ouverture de la session

11 La huitième session du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts a été ouverte, le 9 octobre 1995, par M. G.G. Ivanov (Fédération de Russie), Président du Groupe à sa septième session.

B. Election du bureau

(Point 1 de l'ordre du jour)

12 A sa séance plénière d'ouverture, le 9 octobre 1995, le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts est convenu de reconduire, à sa huitième session, le Bureau de sa septième session. Le Bureau était donc composé comme suit :

<u>Président</u>	M. G.G. Ivanov	(Fédération de Russie)
<u>Vice-présidents</u>	M. I. Melo Ruiz M. K.-J. Gombrii	(Mexique) (Norvège)
<u>Vice-président/ Rapporteur :</u>	M. Jengjie Zhu	(Chine)

C. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux

(Point 2 de l'ordre du jour)

13 A sa séance plénière d'ouverture, le 9 octobre 1995, le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts a adopté son ordre du jour provisoire tel qu'il figurait dans le document JIGE(VIII)/1-TD/B/CN.4/GE.2/4-LEG/MLM/31. L'ordre du jour de la huitième session se lisait donc comme suit :

1. Election du bureau
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux
3. Examen d'une éventuelle révision de la Convention internationale de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer
4. Ordre du jour provisoire et date de la neuvième session
5. Questions diverses
6. Adoption du rapport du Groupe intergouvernemental conjoint sur sa huitième session.

14 Toujours à sa séance plénière d'ouverture, le Groupe intergouvernemental conjoint a décidé de constituer un groupe informel plénier de session qui examinerait le point 3 de l'ordre du jour.

D. Membres représentés et participation

15 Ont participé à la session les Etats Membres de l'OMI et de la CNUCED dont les noms suivent : Afrique du Sud, Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Brésil, Canada, Chili, Chine, Cuba, Chypre, Danemark, Egypte, Equateur, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Gabon, Grèce, Iles Salomon, Indonésie, Israël, Italie, Japon, Lettonie, Libéria, Madagascar, Malaisie, Maroc, Maurice, Mexique, Namibie, Nigéria, Norvège, Panama, Pays-Bas, Pérou, Pologne, République arabe syrienne, République de Corée, République populaire démocratique de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Suède, Tunisie, Ukraine, Vanuatu et Venezuela.

16 Un Membre associé de l'OMI, Hong-kong, a participé à la session.

17 Un représentant de l'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL a participé à la session.

18 Ont participé à la session des observateurs des organisations intergouvernementales ci-après :

COMMISSION DE LA COMMUNAUTE EUROPEENNE
LIGUE DES ETATS ARABES

19 Etaient représentées à la session les organisations non gouvernementales ci-après :

CHAMBRE INTERNATIONALE DE LA MARINE MARCHANDE
CONFEDERATION INTERNATIONALE DES SYNDICATS LIBRES
COMITE MARITIME INTERNATIONAL
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES PORTS
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES SOCIETES DE CLASSIFICATION
INTERNATIONAL CARGO HANDLING CO-ORDINATION ASSOCIATION
OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM
INSTITUT DE LOUEURS INTERNATIONAUX DE CONTENEURS
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTEURS DE MARCHANDISES
SOLIDES
UNION INTERNATIONALE POUR LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE SES
RESSOURCES
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES APPROVISIONNEURS DE NAVIRES
INSTITUT IBEROAMERICAIN DE DROIT MARITIME
FEDERATION DES ASSOCIATIONS NATIONALES DE COURTIER ET AGENTS
MARITIMES

E. Ordre du jour provisoire et date de la neuvième session du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts

(Point 4 de l'ordre du jour)

20 A sa séance plénière de clôture, le 12 octobre 1995, le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts a été informé que sa neuvième session se tiendrait à Genève du 2 au 6 décembre 1996. L'ordre du jour provisoire serait soumis à son examen et son approbation à la neuvième session.

**F. Adoption du rapport du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts
sur sa huitième session**

(Point 6 de l'ordre du jour)

21 A sa séance de clôture, le 12 octobre 1995, le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts a adopté son projet de rapport (JIGE (VIII)/WP.1) et a autorisé le Secrétariat à compléter le texte définitif de manière à rendre compte des délibérations de la séance plénière de clôture.

ANNEXE I

**RAPPORT SUR LES TRAVAUX DU GROUPE DE SESSION DU GROUPE
INTERGOUVERNEMENTAL CONJOINT CNUCED/OMI D'EXPERTS
DES PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES ET DES
QUESTIONS CONNEXES A SA HUITIEME SESSION**

Point 3 Examen d'une éventuelle révision de la Convention internationale de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer

1 Le Groupe de session a procédé à un long débat sur la question de savoir s'il devait fonder ses délibérations sur la Convention de 1952 ou sur le projet d'articles d'une nouvelle convention sur la saisie conservatoire des navires qui avait été établi par le Secrétariat.

2 Certaines délégations ont été en faveur de se servir de la Convention de 1952 comme texte de base. A leur avis, elle offrait une certitude juridique concernant les conditions dans lesquelles les navires pouvaient être saisis. Ceci était particulièrement important s'agissant de la définition des créances maritimes qui pouvaient être garanties grâce à une saisie. A leur avis, la liste exhaustive prévue dans la Convention de 1952 permettait de veiller à ce que la procédure de saisie ne soit appliquée qu'à des créances bien définies. Une liste non limitative, comme celle qui était prévue dans le projet d'articles établi par le Secrétariat sur la base du texte de Lisbonne du CMI introduirait un élément d'incertitude et pourrait devenir une source de différends lorsqu'il faudrait déterminer si une créance maritime particulière pouvait donner lieu à une saisie. Il a été indiqué par ailleurs que la référence à la loi nationale au paragraphe 3 de l'article 3 et à l'article 6 du projet de texte ne favoriserait pas une plus grande unification. D'aucuns ont aussi estimé qu'en établissant une liste des créances donnant droit à une saisie, il fallait maintenir un juste équilibre entre les intérêts des principaux créanciers et ceux des petits créanciers.

3 Ces délégations ont été d'avis qu'en principe le travail de révision de la Convention de 1952 devrait seulement consister à introduire des amendements découlant de l'adoption de la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes et des ajustements mineurs pour tenir compte d'autres faits survenus depuis l'adoption de la Convention de 1952. Il a été estimé que la Convention MLM de 1993 ne nécessitait aucune modification de la Convention de 1952. Si, toutefois, d'autres modifications étaient jugées nécessaires, elles devraient se limiter au minimum. La Convention de 1952 ayant été largement acceptée au niveau international, il était essentiel de ne pas pousser trop loin sa révision de façon d'éviter de compromettre l'unification du droit obtenue grâce à elle.

4 La grande majorité des délégations a toutefois préconisé que l'on poursuive les travaux en se fondant sur le projet d'articles que le Secrétariat avait établi comme le Groupe le lui avait demandé à sa VIIème session. A leur avis, les considérations liées à l'éventuelle mise à jour de la Convention de 1952 compte tenu de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes offraient une excellente occasion pour entreprendre un examen général de la Convention de 1952. C'était dans ce contexte que la Conférence diplomatique de 1993 avait demandé à ce que le Groupe JIGE soit à nouveau convoqué. Un examen général permettrait au Groupe de tirer la leçon de l'expérience internationale acquise au cours des nombreuses années d'application de la Convention de 1952, de remédier à certaines insuffisances du système actuel et d'envisager d'autres amendements concernant des points qui avaient empêché certains pays de devenir Parties à la Convention. Ceci serait possible sans qu'on s'écarte des principes de base posés par la Convention de 1952.

5 En réponse aux tenants d'une liste exhaustive, il a été indiqué qu'il fallait lui préférer une liste ouverte car celle-ci permettrait de garantir des créances qui, sans être nommément mentionnées dans la liste ouverte, seraient indubitablement d'ordre maritime, telles que les créances au titre de primes d'assurance, de frais d'agence et de frais de manutention impayés. Une liste ouverte offrirait en outre une souplesse qui permettrait de tenir compte de l'évolution des choses à cet égard.

6 De l'avis d'une délégation, une liste ouverte introduirait un élément d'incertitude plutôt que de souplesse.

7 A l'issue de plus amples délibérations, le Groupe a décidé à l'unanimité de fonder ses délibérations sur le projet d'articles établi par le Secrétariat.

8 Plusieurs observations ont été faites au sujet de la forme de l'instrument qui serait finalement approuvé par le Groupe. Il a paru préférable de prévoir une nouvelle convention plutôt qu'un protocole modifiant l'actuelle Convention de 1952, vu le caractère général de la révision et les procédures à suivre pour l'adoption du nouveau traité par une conférence convoquée par l'Organisation des Nations Unies et l'OMI. Le projet d'articles établi par le Secrétariat constituerait le fond du nouveau traité, tandis que le préambule et les clauses finales seraient préparés, ainsi qu'il conviendrait, suivant les procédures habituellement suivies lors des travaux préparatoires d'élaboration des traités.

9 Plusieurs délégations ont dit qu'il semblait y avoir des divergences entre le texte anglais du projet d'articles et les textes dans les autres langues. Ces délégations ont été invitées à soumettre leurs observations ou propositions par écrit au Secrétariat, afin de veiller à ce que les textes dans toutes les langues aient la même signification quant au fond.

10 Compte tenu de ces débats préliminaires et des décisions adoptées lors de la précédente session, le Groupe a abordé l'examen du texte révisé du projet d'articles publié sous la cote JIGE(VIII)/2.

Article premier Définitions

Paragraphe 1

11 Le Groupe de session a examiné la proposition présentée par la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) tendant à supprimer les mots "**tels qu'**" dans le chapeau de l'article premier de manière à éviter de créer une liste non limitative des créances maritimes afin que la saisie reste une mesure exceptionnelle à utiliser seulement en dernier ressort pour garantir une créance maritime. Certaines délégations qui étaient en faveur de l'approche adoptée dans la Convention de 1952 ont appuyé cette proposition. Il a été avancé qu'une liste limitative des créances maritimes offrait une certitude quant à l'exercice du droit de saisie. On s'est inquiété à cet égard de ce que les mots "**tels qu'**" soient interprétés différemment dans diverses juridictions. La plupart des délégations ont toutefois préféré une liste non limitative de créances maritimes de manière à conserver une certaine souplesse et à ne pas exclure des créances maritimes authentiques pour ce qui est de l'exercice du droit de saisie. Il a également été indiqué que le projet de texte actuel, bien qu'il ne soit pas restrictif, limitait le pouvoir de saisie à des types de créances analogues à celles énumérées au paragraphe 1 de l'article premier. En réponse, l'observateur de l'ICS a fait remarquer que bien que dans les pays de droit coutumier, le principe du *ejusdem generis* s'appliquerait probablement, cela pourrait ne pas être le cas dans tous les pays de droit civil.

12 L'observateur de l'Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (IUCN) a appelé l'attention sur le fait que les créances ayant trait à l'environnement, telles que les frais de remise en état de l'environnement, n'entraient pas dans les catégories des créances maritimes énumérées. Sa délégation préférerait donc conserver l'approche non limitative adoptée dans le projet de texte actuel.

13 Compte tenu de ce qui précède, le Groupe de session a décidé de conserver les mots **"tels qu'"** dans le chapeau.

14 Une délégation a demandé pourquoi les mots **"arising out of"** et **"out of"** dans le texte anglais du chapeau avaient été utilisés. L'observateur du CMI a expliqué que le libellé avait été abrégé par erreur et que l'intention était d'exprimer la même chose aux deuxième et troisième lignes du chapeau en répétant **"arising out of"**. Il s'agissait d'une question de rédaction. Certaines délégations se sont demandé si l'emploi des mots **"opérations de sauvetage et d'assistance"** dans le chapeau et **"opération de sauvetage ou d'assistance ainsi que tout contrat d'assistance"** à l'alinéa c) était répétitif.

15 La majorité des délégations se sont accordées à penser que les créances donnant lieu à un privilège maritime en vertu de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes devraient être incluses dans la liste des créances figurant au paragraphe 1 de l'article premier. On a toutefois fait observer que le seul fait d'aligner la terminologie sur celle de la Convention MLM de 1993 pourrait donner lieu à des contradictions entre les divers alinéas du paragraphe 1 de l'article premier, comme par exemple dans le cas des alinéas a) et h). Il a donc été suggéré de supprimer les mots **"autres que pertes ou dommages occasionnés à la cargaison"**, figurant à l'alinéa a). D'autres délégations ont proposé de supprimer le mot **"matériels"** au début de l'alinéa a) de manière à inclure également les pertes économiques et autres pertes subies en conséquence. Certaines délégations ont toutefois préféré conserver le mot **"matériels"**. Une délégation s'est demandé s'il était nécessaire de rattacher la Convention MLM et la Convention sur la saisie conservatoire. Il a été expliqué en réponse que le rattachement entre les deux conventions était nécessaire dans la mesure où tous les privilèges maritimes visés dans la Convention MLM devaient être inclus dans la liste des créances maritimes figurant dans la Convention sur la saisie conservatoire. En d'autres mots, le rattachement avait trait au libellé et non aux conventions. Les deux conventions devraient rester complètement indépendantes.

16 Une délégation a proposé d'inclure les mots **"en relation directe avec l'exploitation du navire"** à l'alinéa d) comme cela était le cas à l'alinéa b), de manière à exclure les demandes qui n'étaient pas liées à l'exploitation du navire.

17 L'observateur de l'Institute of International Container Lessors (IICL) s'est déclaré en faveur du texte actuel de l'alinéa l) à condition qu'il ne soit pas interprété comme signifiant que les conteneurs devaient être fournis à un navire donné.

18 Certaines délégations ont proposé de créer un petit groupe de travail informel chargé de veiller à ce que toutes les créances donnant lieu à des privilèges maritimes en vertu de la Convention MLM de 1993 soient incluses dans la liste des créances maritimes sans donner lieu à des doubles emplois ou des contradictions et également à ce qu'il n'y ait pas conflit entre les divers alinéas du paragraphe 1 de l'article premier. Une délégation a déclaré que si les alinéas b) et o) pouvaient être conservés sous leur forme actuelle, d'autres alinéas tels que les alinéas a) et h) ainsi que les alinéas k) et n) demandaient des rectifications.

19 Le Groupe de session a décidé de créer un groupe de travail informel chargé de s'acquitter de cette tâche.

20 A la fin de la session, le Président du Groupe de travail a informé le Groupe de session que le Groupe de travail s'était réuni deux fois et avait examiné plusieurs propositions. Le Groupe avait établi un nouveau libellé des alinéas a), b) et d) qui seraient soumis au Groupe plénier. Le Groupe de travail n'a pu terminer ses travaux mais serait disposé à poursuivre l'examen de la question à la session suivante du JIGE. Le rapport du Président est joint en annexe au présent rapport.

Paragraphe 2

21 Plusieurs observations et propositions ont été formulées au sujet de la définition de **saisie**. Il a été indiqué que la définition dans le projet de texte différait largement de celle figurant dans la Convention de 1952 dans la mesure où dans cette dernière il n'était pas prescrit que le navire devait se trouver matériellement dans la juridiction de l'Etat où la décision judiciaire concernant la saisie a été rendue. Il a été expliqué à cet égard que l'objet de cette prescription était d'établir une distinction entre la saisie physique et la saisie dite "documentaire" qui avait trait à l'enregistrement de la saisie dans le registre d'immatriculation des navires. Certaines délégations ont estimé que cette restriction devrait être examinée parallèlement à la reconnaissance des décisions judiciaires; d'autres délégations ont suggéré de faire figurer cette disposition à l'article 8; sinon, la prescription concernant la présence physique du navire dans la définition de la saisie aurait des incidences sur l'application de plusieurs articles de la Convention. Ces délégations ont été en faveur de l'inclusion de la définition de la Convention de 1952 plutôt que de celle du projet de texte.

22 Une délégation a suggéré que si le Groupe de session préférait la définition de la Convention de 1952, il faudrait conserver la deuxième partie du texte actuel. Cette même délégation a proposé d'ajouter une nouvelle disposition garantissant qu'une saisie puisse être ordonnée lorsqu'il y avait un risque réel que la créance alléguée ne soit pas acquittée.

23 D'autres délégations ont été d'avis que la présence physique du navire dans la juridiction de l'Etat où la décision judiciaire concernant la saisie a été rendue devrait être considérée comme une clause exécutoire inhérente à la notion de saisie et devrait donc être incluse dans la définition.

24 Il a été suggéré de remplacer l'expression "**où la décision judiciaire a été rendue**" par "**où la saisie est effectuée**". Ainsi, si le navire ne se trouvait pas matériellement dans le ressort d'un tribunal rendant une ordonnance de saisie, il serait néanmoins clair que la saisie serait exécutée uniquement sous l'autorité du tribunal de la juridiction dans laquelle le navire se trouve matériellement.

25 Une délégation a suggéré d'utiliser le mot "**jugement**" plutôt que "**décision judiciaire**" de manière à préciser que le défendeur bénéficierait du droit de comparaître devant le tribunal pour contester la demande de saisie. Plusieurs délégations se sont opposées à ce point de vue du fait que souvent les circonstances d'une saisie ne permettaient pas les délais qu'implique la procédure aboutissant à un jugement. Il a été indiqué que le fait que la décision judiciaire devait être rendue par un tribunal offrait les garanties judiciaires nécessaires. Certaines délégations ont été en faveur d'utiliser l'expression "**avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente**" qui était utilisée dans la Convention de 1952.

26 En réponse aux observations formulées par plusieurs délégations, il a été indiqué que la définition de la saisie traduisait de manière claire le caractère préventif de la saisie, par opposition à la main mise, pour l'exécution d'un jugement. Il a aussi été indiqué que la traduction du caractère préventif qui était spécifique au terme "**saisie**" dans des langues autres que l'anglais n'était qu'une question de terminologie qui devait être examinée dans le cadre des textes établis dans ces langues.

27 Le Groupe a décidé de retenir la définition de la saisie donnée au paragraphe 2 de l'article premier de la Convention de 1952.

Paragraphe 3

28 En réponse à une question d'une délégation, il a été indiqué que l'objet de l'expression "**ayant ou non la personnalité morale**" était de couvrir le cas des sociétés qui bien que n'ayant pas la

personnalité morale étaient considérées comme des entités juridiques en vertu du droit national de certains pays.

Paragraphe 5

29 Il a été signalé que l'objet principal de la définition de "**tribunal**" était d'indiquer que la saisie pouvait seulement être ordonnée par une autorité judiciaire compétente.

30 Le Groupe a décidé de revenir à l'examen de cet article à un stade ultérieur des délibérations.

Article 2 Pouvoirs de saisie

Paragraphe 1

31 Il a été signalé que l'expression "**par décision d'un tribunal**" avait été utilisée pour couvrir la saisie effectuée par des agents des tribunaux ainsi que par d'autres autorités chargées d'exécuter une ordonnance de saisie d'un tribunal. D'aucuns ont aussi estimé qu'un navire saisi devrait être libéré à la suite d'un accord à cet effet entre les parties intéressées.

32 Certaines délégations ont été en faveur du libellé de l'article 4 de la Convention de 1952 qui évitait les termes "**est demandée**" utilisés dans ce paragraphe. Il a été également signalé que ces termes figuraient à nouveau au paragraphe 5 de l'article 2, mais non au paragraphe 2 de l'article 6, ni aux paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 7 du projet de texte. Il a été suggéré que ces termes pourraient se rapporter à des situations où une demande de saisie a été présentée mais non octroyée parce qu'une sûreté a été déposée avant que la saisie n'ait lieu.

Paragraphe 2

33 Il a été proposé d'inclure le mot "**only**" après le mot "**may**" dans le texte anglais (comme à l'article 4 de la Convention de 1952). Il a aussi été suggéré de supprimer l'expression "**mais non en vertu d'une autre créance**". Plusieurs délégations se sont opposées à cette dernière proposition et se sont référées à cet égard à la version anglaise de l'article 2 de la Convention de 1952 qui contenait les mêmes termes.

Paragraphe 3

34 L'observateur de l'ICS a présenté son document dans lequel il indiquait qu'il pourrait être impossible dans la pratique ou dangereux de saisir un navire qui "**a déjà appareillé**" et que cette expression devrait donc être supprimée.

35 Certaines délégations ont appuyé cette proposition. La majorité des délégations s'y sont toutefois opposées du fait que leur législation nationale de même que le droit international, notamment la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, permettaient aux Etats de prendre des mesures conservatoires en matière civile à l'égard d'un navire y compris d'exercer le droit de poursuite, dans la mesure où le navire se trouvait dans leur juridiction territoriale et où un titre valable de saisie pouvait être présenté.

36 Une délégation a souligné qu'il fallait veiller à ne pas mélanger les questions de droit privé, telles que la saisie, avec des situations qui relevaient à l'évidence du droit public. Il a été indiqué à cet égard que les limites des pouvoirs d'un tribunal de saisir un navire étaient clairement établies au paragraphe 2 et avaient trait à la nature des créances plutôt qu'à la situation du navire. Il a aussi été estimé que les

créanciers ne devraient pas être encouragés à demander la saisie au dernier moment, ce qui créerait de graves difficultés et des dépenses inutiles.

37 Un certain nombre d'observations ont été formulées au sujet de la signification exacte de l'expression "**a déjà appareillé**" qui semblerait se prêter à diverses interprétations, pouvant couvrir des situations aussi différentes que celle d'un navire qui a déjà largué les amarres et est prêt à appareiller ou à être pris en remorque dans un port ou d'un navire qui navigue déjà.

Paragraphe 4

38 Bien que le Groupe ait jugé que cette disposition était en principe acceptable, des propositions ont été présentées en vue de clarifier le sens de l'expression "**aux fins d'obtenir une sûreté**" ou de supprimer ces mots car l'expression était déjà utilisée au paragraphe 2 de l'article premier.

Paragraphe 5

39 Une délégation a suggéré que bien que la procédure aboutissant à la saisie devrait être réglementée par le droit national, il était important qu'une nouvelle convention établisse l'obligation qu'a le créancier de notifier au propriétaire du navire la nature et le montant de la créance. Cette proposition n'a pas été appuyée.

40 L'observateur de l'IAPH s'est référé aux observations formulées dans le document présenté par son association. Il a déclaré qu'étant donné que la saisie effective d'un navire pouvait seulement être effectuée dans un port, les conséquences de la saisie pour les ports devraient être expressément traitées. Les autorités portuaires pourraient ne pas pouvoir exploiter pendant des mois le poste auquel le navire saisi était amarré. Elles étaient aussi obligées de prendre des mesures pour garantir la sécurité et la protection du milieu marin. Afin de veiller à ce que les intérêts portuaires soient protégés de manière adéquate, on pourrait inclure un nouveau paragraphe à l'article 2 qui stipulerait que les autorités portuaires devraient être impliquées dans la procédure aboutissant à la saisie. La nouvelle disposition pourrait aussi prévoir que le créancier devrait être tenu de déposer une garantie financière pour couvrir les frais portuaires.

41 Plusieurs délégations ont jugé nécessaire de protéger les intérêts légitimes des ports face à l'exécution de la procédure de saisie. Il a été suggéré à cet égard que les intérêts des autorités portuaires devraient être sauvegardés notamment lorsqu'un long délai s'écoule entre la phase de la saisie et la phase du jugement. Il a aussi été proposé d'inclure des dispositions appropriées au paragraphe 5 de l'article 2 concernant la procédure à exécuter pendant la phase de la saisie.

42 Cependant, la plupart des délégations se sont déclarées opposées au nouveau paragraphe proposé. A leur avis il était impossible dans la pratique d'impliquer les autorités portuaires dans la procédure de saisie si l'on voulait donner suite aux créances maritimes avec la célérité voulue. Le dépôt d'une garantie auprès des autorités portuaires pour couvrir les frais encourus par les autorités portuaires imposerait au créancier une charge financière qui viendrait s'ajouter à tout paiement préalable que peuvent exiger certaines juridictions à titre de condition préalable de l'exécution de la saisie.

43 Le Groupe a décidé de revenir à l'examen de cet article à un stade ultérieur.

Article 3 Exercice du droit de saisie

44 Le Groupe de session avait devant lui trois variantes concernant l'exercice du droit de saisie quelle que soit la responsabilité personnelle du propriétaire. La première autorisait la saisie pour les créances garanties par les privilèges maritimes énoncés à l'article 4 de la Convention MLM. La deuxième variante, proposée par la délégation des Etats-Unis d'Amérique, visait en outre les privilèges nationaux accordés en application de l'article 6 de la Convention MLM. La troisième variante, proposée par le Président du Groupe informel sur l'examen des privilèges maritimes nationaux établi au cours de la VIIème session, autorisait la saisie en vertu non seulement des créances garanties par les privilèges maritimes énoncés à l'article 4 de la Convention, mais aussi des créances garanties par un privilège maritime accordé par le droit de l'Etat où la saisie était demandée conformément à l'article 6 de la Convention MLM.

45 La délégation des Etats-Unis a fait observer que le succès de la Convention MLM et de la convention révisée sur la saisie conservatoire dépendrait dans une grande mesure de la réponse apportée à cette question. A son avis, la difficulté venait de ce que la Convention MLM ne tranchait pas expressément la question du droit applicable en ce qui concernait l'effet à donner aux privilèges maritimes nationaux. Cette délégation estimait que la variante 2 représentait la seule solution permettant de réaliser entièrement le compromis adopté sur l'article 6 de la Convention MLM qui prévoyait l'extinction plus rapide des privilèges maritimes nationaux, notamment après la vente du navire. Si de tels privilèges n'étaient pas reconnus internationalement par les Etats Parties à la Convention sur la saisie conservatoire, l'article 6 de la Convention MLM serait dépourvu de sens.

46 La délégation des Etats-Unis a proposé à titre de compromis une nouvelle variante s'inspirant de la variante 3 et rédigée de la façon suivante :

"Article 3 1)

a)... (reprendre le libellé de la variante 1).

b) la créance est garantie par un privilège maritime reconnu par la législation de l'Etat où la saisie est demandée.

b) - d) ...(renuméroté c) à e), sans modification du libellé)".

47 Il a été observé que cette proposition n'imposait pas aux Etats l'obligation de reconnaître des privilèges maritimes allant au-delà de ce qu'autorisait leur propre législation nationale. La décision quant à l'existence d'un privilège maritime dépendait du droit applicable du lieu dans lequel la saisie était demandée. Par ailleurs, la référence à l'article 6 de la Convention MLM devait être supprimée car on estimait que la future Convention sur la saisie devait être autonome.

48 Certaines délégations ont estimé que cette proposition comportait des éléments positifs mais nécessiterait un complément d'examen à la session suivante. De l'avis d'autres délégations la variante 2 telle que mentionnée par les Etats-Unis était contraire au compromis adopté sur l'article 6 de la Convention MLM. Par comparaison avec la variante 2, la nouvelle proposition soumise par les Etats-Unis représentait un pas dans la bonne direction et, dans l'esprit du compromis adopté, n'impliquait pas que les Etats Parties à la Convention MLM avaient l'obligation de reconnaître les privilèges maritimes nationaux ni n'imposerait une telle obligation aux Etats Parties à la Convention révisée sur la saisie. Toutefois, la possibilité de choisir le régime du droit, telle que proposée, permettrait de rechercher le tribunal le plus offrant, ce qui mettrait en cause l'objet de la Convention MLM.

49 De nombreuses délégations étaient en faveur du texte de la variante 1, tout en se disant disposées à envisager les autres variantes dans la mesure où elles pourraient servir à la mise au point d'une solution de compromis. Une délégation, estimant que la difficulté venait de l'établissement, à l'article premier, d'une liste non exhaustive de créances maritimes, a exprimé sa préférence pour l'établissement d'une liste exhaustive de créances maritimes à l'article premier et pour le maintien d'une certaine souplesse dans l'article 3. Pour cette délégation, certains problèmes se posaient également concernant la structure de l'article 3 : elle notait, par exemple, que la disposition essentielle n'apparaissait qu'à l'alinéa 1) d) i).

50 Une délégation a fait observer que le seul but de l'article 3 devrait être de compléter d'autres dispositions en autorisant la saisie d'un navire quelconque en vertu de créances garanties par un privilège maritime, même si le navire n'appartenait pas à la personne responsable. Cette délégation a proposé le libellé suivant pour l'article 3 : **"Peut également être effectuée la saisie de tout navire aux fins d'exécution d'un privilège garantissant une créance maritime visée à l'article 1 1)."**

51 L'observateur de l'Association internationale des approvisionneurs de navires (ISSA) a exprimé l'opinion que le texte actuel de l'article 3, même s'il était accepté sur la base de l'une quelconque des trois variantes données dans le projet proposé, pourrait priver un approvisionneur de navires du droit de saisir un navire qui n'aurait pas payé les approvisionnements. En l'absence de privilège maritime, si l'approvisionnement n'était pas fourni au propriétaire du navire ou à l'affrètement en dévolution mais, par exemple, à un affrètement à temps qui n'était pas propriétaire du navire, l'approvisionneur du navire ne pourrait procéder à la saisie en application de l'article 3 ni du navire auquel les approvisionnements auraient été fournis, ni d'un autre navire appartenant au même propriétaire. Cet article n'offrait non plus aucun recours à l'approvisionneur d'un navire lorsque le propriétaire au moment de l'approvisionnement n'était pas le même qu'au moment de la saisie. Il s'agissait là d'une lacune et d'un écart considérable par rapport à la Convention de 1952.

52 L'observateur de la Fédération des associations nationales des agents et courtiers maritimes de navires (FONASBA) a déclaré qu'il appuierait la proposition de l'ISSA si la proposition des Etats-Unis n'était pas adoptée.

53 Le Groupe de session a décidé de poursuivre l'examen de l'article 3 à la session suivante.

Article 4 Mainlevée de la saisie

Paragraphe 1

54 Une proposition a été faite en vue d'inclure au paragraphe 1 de l'article 4 d'autres cas où le navire pourrait être libéré, comme par exemple s'il y a prescription d'une demande ou si le délai à observer pour entamer la procédure quant au fond a expiré, etc. Cette proposition a recueilli un certain appui mais la plupart des délégations ont mis en garde contre l'établissement d'une liste exhaustive à cet effet. Il a été souligné que le paragraphe 1) n'était pas limitatif et qu'il couvrait d'autres cas possibles de libération du navire. En outre, il serait difficile d'établir une liste exhaustive des cas où le navire pouvait être libéré. Une délégation a toutefois préconisé l'adoption d'un libellé qui ne permettrait une libération du navire que si les frais de garde avaient également été payés.

55 L'observateur de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) a fait part de son inquiétude concernant l'emploi des mots **"sous une forme satisfaisante"** qui ne figuraient pas dans la Convention de 1952. Il a été expliqué que ces mots avaient été ajoutés pour permettre aux tribunaux qui décideraient de la libération de se prononcer également sur la forme satisfaisante de la sûreté.

56 Compte tenu de ce qui précède, le Groupe de session a décidé de maintenir le texte du paragraphe 1) de l'article 4 tel qu'il était actuellement libellé.

Paragraphe 2

57 Une délégation a proposé de supprimer les mots "**qui ne pourra excéder la valeur du navire**" au paragraphe 2). Elle a fait observer que, comme la sûreté était fixée en fonction du montant de la demande, la saisie ne pouvait se limiter à la valeur du navire. En outre, les mots en question ne figuraient pas dans la Convention de 1952. A titre de variante, cette délégation a proposé d'ajouter après "**le montant**" un point virgule et de remplacer les mots en question par le membre de phrase : "**si la saisie est limitée au navire, le montant de la sûreté ne pourra excéder la valeur du navire**".

58 La proposition a recueilli un certain appui, mais la majorité des délégations ont préféré maintenir le texte tel qu'il était libellé. Il a été souligné que puisque la sûreté se substituait aux navires, elle ne pouvait en excéder la valeur. Il a en outre été expliqué que la saisie prévue en vertu de la Convention était exécutée pour une créance maritime sur le navire et que la sûreté devait donc se limiter à la valeur du navire.

59 Le Groupe de session a donc décidé de maintenir le texte actuel du paragraphe 2 de l'article 4.

60 L'observateur de l'Institut ibéroaméricain de droit maritime (IIDM) s'est demandé si les mots "**Si les parties intéressées ne parviennent pas à un accord**" visaient à poser une condition préalable à un recours au tribunal. Il a été expliqué que telle n'était pas l'intention et que l'on pourrait remanier le paragraphe de façon à éviter toute ambiguïté, en utilisant par exemple les mots "**A moins que les parties intéressées ne soient parvenues à un accord.**"

Paragraphe 3

61 Deux délégations se sont demandé si le texte de ce paragraphe ne risquait pas d'être interprété de manière erronée comme sous-entendant une reconnaissance de la responsabilité du propriétaire du navire. En réponse, il a été noté que la constitution d'une sûreté était clairement liée à la nature de la saisie qui était une mesure conservatoire. Ce caractère conservatoire signifiait que la constitution d'une sûreté pour obtenir la libération du navire ne pouvait pas être interprétée comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme préjugant de toute considération liée à la responsabilité du propriétaire du navire dans le contexte de la créance qui avait entraîné la saisie.

Paragraphe 4

62 Il a été noté que le mot "**injuste**" à l'alinéa a) n'avait pas sa place dans un traité car il n'était pas précis. Il a également été suggéré de supprimer toute la partie de l'alinéa relative aux "**circonstances exceptionnelles**" où il serait injuste de libérer la sûreté.

63 Une délégation a suggéré d'ajouter une disposition additionnelle tendant à relier les limites supérieures du fonds de limitation constitué pour couvrir la responsabilité du propriétaire du navire aux limites de la sûreté qui serait demandée pour la libération du navire.

Paragraphe 5

64 Aucune observation n'a été formulée au sujet de ce paragraphe.

65 Le Groupe a décidé de revenir ultérieurement sur cet article.

Clôture des débats

66 Le Groupe a décidé de poursuivre l'examen du projet d'articles à sa session suivante.

67 Le Président a instamment prié les délégations qui souhaitaient apporter des modifications au projet d'articles de présenter par écrit leurs propositions bien avant la date de la session suivante du Groupe et au plus tard pour le 1^{er} juin 1996 pour en permettre la diffusion à toutes les autres délégations avant cette session.

ANNEXE II

**RAPPORT DU PRESIDENT DU GROUPE DE TRAVAIL INFORMEL
SUR L'ARTICLE PREMIER**

Conformément aux instructions du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts, un groupe de travail informel a été convoqué pour examiner des questions relatives à la définition de la "créance maritime" en vertu de l'article premier et aux définitions du texte révisé du projet d'articles d'une Convention sur la saisie conservatoire des navires (LEG/MLM/32). Le Comité a chargé le Groupe d'examiner le projet de paragraphe 1 d'article premier et de tenir compte de la nécessité de le rendre compatible avec les dispositions de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes en se rappelant qu'il conviendrait d'éviter les répétitions.

Le Groupe de travail s'est réuni les 9 et 10 octobre 1995. M. P. Calmon Filho (Brésil) a été élu à l'unanimité à la présidence. Des délégations de l'Allemagne, du Brésil, du Canada, de la Chine, de l'Espagne, de la Fédération de Russie, de la France, de la Grèce, de l'Italie, du Libéria, du Mexique, de la Norvège, des Pays-Bas et de la Pologne étaient représentées.

1 Le Groupe s'est demandé s'il fallait ajouter un alinéa ou un paragraphe au titre de l'article premier qui renverrait explicitement à la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes afin de préciser que les créances maritimes garanties par un privilège en vertu de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes relèveraient de l'article premier.

2 Le Groupe n'est parvenu à aucune décision et a conclu que la question devrait être examinée plus avant notamment en relation avec l'article 3.

3 En ce qui concerne le libellé de l'article premier, le Groupe a pris en considération les diverses propositions présentées en séance plénière et est convenu, dans son principe, de ce qui suit :

4 Texte introductif : ajouter "ayant pour cause ou concernant" après "de tout navire" à la troisième ligne et supprimer ce qui suit "sur tout navire" à la troisième ligne. Le texte est donc libellé comme suit :

Par "créance maritime", il faut entendre toute allégation d'un droit ou d'une créance ayant pour cause ou concernant la propriété, la construction, la possession, la gestion, l'exploitation ou le commerce de tout navire ou ayant pour cause ou concernant une hypothèque ou un "mortgage" ou un droit inscrit de même nature sur tout navire, tels qu'allégation d'un droit ou d'une créance pour :

5 Alinéa a) : supprimer "matériels" après pertes ou dommages et ce qui suit "l'exploitation du navire" à la première ligne de manière que le texte soit libellé comme suit :

"pertes ou dommages causés par l'exploitation du navire;"

La question s'était posée de savoir s'il suffirait de suivre le texte de la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires et de supprimer les mots "pertes ou". Il a été estimé que cette question devait être tranchée par la plénière.

6 Alinéa b) : supprimer "directe" à la première ligne de sorte que l'alinéa soit libellé comme suit :
"mort ou lésion corporelle survenant, sur terre ou sur eau, en relation avec l'exploitation du navire;"

Le Groupe a estimé que le texte de l'alinéa serait ainsi compatible avec le texte introductif et avec la Convention de 1952 qui n'utilise pas le mot restrictif "directe".

7 Alinéa d) : faute de temps, les débats n'ont pu être achevés. Au moment de la levée de la séance, il a été décidé en principe (sauf pour ce qui est de la dernière phrase) de remplacer l'alinéa d) actuel du projet par le libellé suivant :

"Mesures de sauvegarde, mesures ou tentatives visant à écarter une menace de dommage ou opérations analogues **si le but était d'atténuer une créance maritime;**"

En ce qui concerne les derniers mots (soulignés), aucun accord n'a été dégagé. Une délégation a proposé de remplacer "atténuer une créance maritime" par "opérations analogues **en relation avec l'exploitation du navire.**"

8 Le Groupe a en outre reconnu que cette question devait faire l'objet d'un complément d'examen.

9 Certains représentants avaient des réserves sur des questions de fond et il a été décidé que la participation aux travaux du Groupe de travail et les résultats de ces travaux étaient sans préjudice des positions prises par ces délégations en séance plénière.
